



## „Flottenmix bleibt ein Stabilitätsgarant“

Bremer Rhederverein präsentiert Jahresbericht 2016/2017 – Container-Chartertonnage auch weiterhin gefragt

**Die von Bremens Reedereien betriebene Flotte behauptet sich weiter erfolgreich in einem schwierigen Marktumfeld.**

Zu dieser Einschätzung kommt der Vorstand des Bremer Rhedervereins in dem jetzt auf der jüngsten Mitgliederversammlung verabschiedeten Jahresbericht 2016/2017. So würden Schiffsabgänge durch Neuzugänge durch entsprechende Zuläufe bei anderen Bremer Reedereien wieder ausgeglichen. Und so steht die Flotte aktuell dar: Zur Jahresmitte gehörten mehr als 300 Schiffe mit einer Kapazität von knapp 5,5 Millionen BRZ zum Bestand der in der Weser-Stadt beheimateten Reedereien. Danach besteht die Flotte aktuell zu rund 25 Prozent aus Containerschiffen, zu weiteren 25 Prozent aus Tankern, zu etwa 15 Prozent aus Mehrzweckschiffen sowie zu zehn Prozent aus Massengut-Carriern. Ein weiteres Viertel der Flotte besteht aus einer



**Bremer Reederei-Knowhow: Rücktransport der „Peking“ mit einem H & P-Schwergutschiff**

Mischung aus Kühlfrachtern, Schleppern, Forschungs- sowie Spezialschiffen.

Ausführlich geht der Jahresbericht auf die Situation in den verschiedenen Teilmärkten ein. Dabei sieht er beispielsweise für jene deutschen Reedereien, die Chartertonnage für die großen Container-Carrier anbieten, aussichtsreiche Chancen, sich weiterhin

erfolgreich zu behaupten. So würden die großen Linienreedereien „ihre Kapazitäten nur so weit aufbauen, wie sie eine Beschäftigung ihrer Einheiten sicherstellen können“. Den Tonnagebedarf, den sie hingegen „als volatil einschätzen, werden sie weiterhin einchartern wollen. Dies gilt vor allem für die Fahrtgebiete abseits der Rennstrecken. Hier

werden sich auch zukünftig Chancen für deutsche Trampreeder ergeben“, heißt es dazu im Jahresbericht.

Auf der anderen Seite verkennt der Bremer Rhederverein auch nicht, dass der Bedarf der Linienreedereien an Chartertonnage mit dem Ausbau der eigenen Flotte geringer ausfalle. Der Jahresbericht dazu: „Für die deut-

schon Trampreeder stellt sich damit grundsätzlich die Frage, ob ihr in der Vergangenheit so erfolgreiches Geschäftsmodell, das darin besteht, Linienreedereien Tonnage zur Verfügung zu stellen und für sie zu bereedern, in wiedererstarkten Märkten in dem Maße wie in der Vergangenheit zukunftsfähig sein wird.“ Mit großer Aufmerksamkeit verfolgt die Interessenvertretung, wie sich in Deutschland die Schiffsfinanzierung weiterentwickelt. Das Aktionsspektrum reiche von vollständigem Ausstieg bis hin zu einem deutlichen Abbau. „Ein organisches Wachstum durch Anschaffung von Neutonnage ist damit für deutsche Reeder sehr schwierig geworden.“ Dass die Bremer Landesbank nun eine hundertprozentige Tochter der Nord/LB geworden ist, bewerten Bremens Reeder mit gemischten Gefühlen, da künftig über Schiffsfinanzierung zunächst in Hannover entschieden werde. EHA